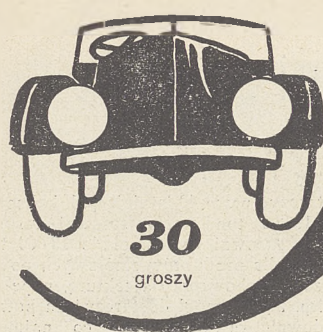
JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 11



30 groszy

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

15. grudzien 1929

„Odkurzacz" samochodowy

Dla opróżniania zbiorników ze śmieciami w willach podmiejskich, zastosowano ostatnio w Ameryce specjalne samochody, które, pracując na tej samej zasadzie co odkurzacze pokojowe, wchlaniają śmiecie i pozwalają na ich odtransportowanie bez wytwarzania kurzu.

Zastosowanie krajowego asfaltu i smoły do celów drogowych

Nadzieje pokładane przez przemysł naftowy w zwiększeniu dotychczasowego zbytu asfaltu do celów drogowych nie ziściły się, a sytuacja asfaltowa, po zamknięciu wywozu do Niemiec, ciągle się pogarsza, czego dowodem jest wzrost zapasów. W dniu 1 stycznia r. b. wykazywały zrzeszone rafinerje 12 700 ton w zapasie, zaś w dniu 1-szym lipca r. b., t. j. w czasie pełnego sezonu — mimo zmniejszonej przeróbki ropy w pierwszem półroczu — wzrosły zapasy do 13 550 ton asfaltu.

Przemysł naftowy pracował i pracuje nieustannie nad udoskonaleniem jakości produkcji asfaltu i osiągnął ostatnio w tym kierunku, szczególnie przy produkcji asfaltów bezparafinowych gatunki, mogące śmiało konkurować z towarem amerykańskim. Osiągniętym rezultatom nie można niestety — jak widzieliśmy powyżej — przeciwstawić równie dobrych rezultatów handlowych.

Zbyt asfaltu uzależniony jest od zastosowania go przy budowie dróg, co znowu pozostaje w ścisłym związku z funduszami, jakiemi czynniki rządowe i samorządowe rozporządzają na ten cel. W ramach dotychczasowego zapotrzebowania na asfalt ze strony urzędowych lub prywatnych przedsiębiorstw budowy dróg napotyka się jednak na trudności, głównie ze względu na nieustalenie dotychczas norm dla asfaltów krajowych przez powołane do tego czynniki.

W uporządkowaniu względnie dostosowaniu dróg do obecnych wymogów komunikacyjnych są zainteresowane czynniki rządowe, samorządowe, wojskowe, następnie przemysł, handel, instytucje zajmujące się propagandą turystyki oraz szerokie warstwy społeczeństwa i dlatego należy się spodziewać, że w niedalekiej przyszłości znajdą się środki na finansowe rozwiązanie tej kwestji. Olbrzymim krokiem naprzód w tej tak ważnej dla podniesienia poziomu gospodarczego i kulturalnego kraju sprawie, jest zrozumienie przez rząd doniosłości owego zagadnienia. Minister Moraczewski wespół z szefem departamentu drogowego Ministerstwa Robót Publicznych, inż. Nestorowiczem dają niestrudzenie dowody, jak bardzo leży im na sercu chęć zabudowania Polski całej drogami o nawierzchniach nowoczesnych, przystosowanych do nowych form życia.

Powracając do tematu wskazane jest, aby już teraz przemysł naftowy jako dostawca, a oficjalne i prywatne przedsiębiorstwa budowy dróg jako odbiorcy, porozumiały się co do normalizacji i sposobów zastosowania asfaltów wyrobu krajowego.

Współpraca ta powinna pójść w tym kierunku, aby obok badań laboratoryjnych budowano większe odcinki doświadczalne celem ustalenia zachowania się asfaltu w różnem zastosowaniu. Jakkolwiek znane są rezultaty użycia asfaltu dla celów drogowych zagranicą, któreby można u nas zastosować, to jednak współpraca i wymiana myśli naszych techników drogowych i rafineryjnych mogłaby się przyczynić do praktycznego i pożytecznego rozwiązania tej kwestji dla obu stron.

Brak technicznych przepisów stosowania produktów naftowych dla celów drogowych daje często, pomimo doborowego materjału, ujemne wyniki, co podobnie daje się zauważyć przy smołowaniu dróg, które jest w obecnej chwili przejściem między bitą szosą a nowoczesną drogą asfaltową.

Zagranicą istnieją duże odcinki dróg smołowanych, które z biegiem czasu nabrały właściwości i wyglądu dróg asfaltowych w przeciwieństwie do naszych dróg smołowanych, powracających niedługo po smołowaniu do swego pierwotnego wyglądu, a to z powodu niefachowego wykonania. Smołowanie wydaje wyniki dopiero po dwu- lub trzykrotnem zastosowaniu. Głównym warunkiem jest smołowanie drogi dopiero po dokładnem oczyszczeniu z kurzu i zupełnem osuszeniu. W 2—3 tygodnie po pierwszem smołowaniu musi nastąpić drugie, przeprowadzone w tych samych co pierwsze warunkach. W następnych latach należy wczesną wiosną smołowanie powtarzać. Tak w zarysie przedstawiają się ogólne zasady smołowania dróg. U nas jednak smołuje się drogi bez metody, wykonanie oddaje się w niefachowe ręce i dlatego wyniki nie są pod żadnym względem trwałe. Firmy, dostarczające materjałów impregnacyjnych dla dróg, powinny zwrócić uwagę na sposób użycia, inaczej materjał choćby najlepszy a źle zastosowany będzie ujemną reklamą dla dalszego rozpowszechnienia smołowania.

Smołowanie nawierzchni drogowych powinno być objęte programem doświadczeń, a wyniki jak najszybciej opublikowane, gdyż wedle naszego zdania, smołowanie nawierzchniowe, aczkolwiek nie rozwiązuje radykalnie kwestji nowoczesnych dróg będzie środkiem zastosowanym u nas na szeroką skalę w najbliższej przyszłości. Warto przy sposobności wspomnieć, że w roku 1928 w Niemczech zużyto na ten cel 150 000 ton smoły, we Francji 400 000, a w Anglji 700 000. Oczywiście, że w roku bieżącym cyfry te będą napewno większe.

U nas smoły wysokogatunkowej, zdatnej do pokrywania nawierzchni, jest stosunkowo dużo. Koksownictwo polskie, które w ostatnich latach rozwinęło się ogromnie, jest w stanie dostarczyć przez 40 istniejących koksowni około 110 000 ton smoły surowej rocznie. Produkcja gazowni wynosi około 18 000 ton, a syndykat dla produktów smołowych po pokryciu zapotrzebowania na tekturę, papę dachową itp. będzie mógł dostarczyć na potrzeby budownictwa drogowego co najmniej 25 000 ton. Zapotrzebowanie dotychczasowe było niewielkie, mamy jednak nadzieję, że przy usilnych staraniach zwiększy się i przekroczy skromną cyfrę 3 000 ton, jaką narazie notowano.

Wyłania się pytanie, czy i w jakim stopniu współzawodniczyć będą ze sobą asfalt i smoła? Zdaniem naszem, wszelkie obawy na temat walki konkurencyjnej między producentami asfaltów krajowych a koksowniami, dostarczycielkami smoły, są nieuzasadnione, a conajmniej przedwczesne. Zapotrzebowanie przy racjonalnem ujęciu rozbudowy dróg będzie tak wielkie, że zastosowanie znajdą z pewnością wszystkie te materjały, jakie w kraju wyprodukować będziemy w możności.

Nim jednak zapotrzebowanie ze stanu potencjalnego przejdzie w stan kinetyczny, trzeba będzie wytwórczość krajowych surowców drogowych należycie przygotować do kampanji. Należy oczekiwać, że miarodajne czynniki stworzą pod swoją egidą komisję, do której wydeleguje się techników rafineryjnych i ewentualnie koksowniczych oraz fachowców w zakresie drogowym, a której zadaniem będzie opracować w najkrótszym czasie wytyczne zarówno co do właściwości derywatów naftowych i smoły dla celów drogowych, jako też ustalić sposoby zastosowania tychże.

Szersze jezdnie rozwiązaniem trudności komunikacyjnych

Rosnący z dnia na dzień ruch automobilowy Stanów Zjednoczonych przybrał ostatniemi czasy takie rozmiary, że straty poniesione wskutek natłoku na drogach wynoszą ni mniej ni więcej, jak 2 miljardy dolarów rocznie. Jest to w przybliżeniu suma wystarczająca do wybudowania nowych i utrzymania w dobrym stanie dróg starych. W związku z tem rząd Stanów Zjednoczonych oraz szereg organizacyj automobilowych, nie ograniczając się do upomnienia kierowców, by byli ostrożniejsi, przedstawił potrzebę budowania większej ilości szerszych dróg celem zmniejszenie natłoku, lepszego zabezpieczenia ludności i zaoszczędzenia biljonów dolarów rocznie. Celem ułatwienia pracy realizatorom powyższych postulatów, powstał specjalny komitet do badania warunków ruchu kołowego.

Badania komitetu stwierdziły, że gwałtowny wzrost ilości automobilistów nagli do szeregu ułatwień komunikacyjnych i do należytej regulacji ruchu. Policja drogowa i świetlne sygnały są niezbędne dla ochrony zarówno jadących, jak i pieszych, nie wystarczy to jednak do rozwiązania problemu. Jedynie szersze drogi mogą całkowicie zapewnić należyte bezpieczeństwo i wygodę.

Wielu automobilistów doszło już do tego wniosku, zważywszy, że najniebezpieczniejszą rzeczą jest wymijanie. Zasadniczo powinno się go unikać na wąskich drogach. Co ma jednak czynić przybywający z daleka automobilista, który śpieszy się do miasta i zostaje nagle wstrzymany przez długie szeregi samochodów, któremi spacerowicze odbywają wolno przejażdżkę podmiejską.

Można jeszcze czasem wyminąć jeden lub dwa wozy naraz, trudno jest jednak na wąskiej i ruchliwej drodze przeganiać kilkanaście samochodów jadących jeden za drugim.

Jedynem rozwiązaniem tych trudności jest budowa szerszych jezdni. Najlepszym ponoć systemem okazał się system stref, rozgraniczający drogę na pasy przeznaczone dla samochodów wolniej lub szybciej jadących. Spragnieni szybszej jazdy uzyskują w ten sposób prawo obywatelstwa bez narażania cudzego i własnego bezpieczeństwa.

Wieże do parkowania samochodów

W Stanach Zjednoczonych z ich miljonami samochodów wozy na postojach zajmują tyle przestrzeni na ulicach, że wyłoniła się kwestja znalezienia dla nich jakiegoś odpowiedniego miejsca. Próbę rozwiązania tego problemu przeprowadzono w Sandusky, Ohio, gdzie skonstruowano czteropiętrową wieżę mogącą pomieścić dziesięć samochodów. Wieża została zbudowana z żelazo-betonu; na każdem piętrze stoją dwa wozy. 10 platform zawieszono w dwóch szeregach, jedna nad drugą. Dwie platformy znajdują się zawsze na poziomie jezdni. Skoro tylko samochód wjechał na platformę, naciska się guzik umieszczony u wejścia i platforma wraz z wozem, poruszana motorem elektrycznym, wznosi się do góry, by dać miejsce następnej. Co do wysokości tych wież, niema ograniczeń Jak wykazały demonstracje, 29-piętrowe wieże na 60 samochodów mogą być skonstruowane równie łatwo jak 4-piętrowe. Doniosłość tego udoskonalenia ocenimy należycie, gdy uwzględnimy, że 60 samochodów zajmie tyle przestrzeni, co dwa. Ma to kolosalne znaczenie dla zatłoczonych autami ulic amerykańskich Oczywiście, „wież postoju“ nie należy identyfikować z garażami, gdyż przeznaczenie ich jest zupełnie inne.

Stare domy mieszczańskie z podcieniami i ornamentami z XVIII w. w rynku.

ZDZISŁAW MARYNOWSKI

„Sobiepańskie" miasteczko

Warszawa, w grudniu.

Ze wszystkich okolic Polski najsłabiej znałem dotąd Lubelskie. Był to niegdyś, za czasów rosyjskich „zapadły kąt" pozbawiony prawidłowej komunikacji kolejowej, gdyż cała gubernia posiadała zaledwie jedną linję, a do niektórych miasteczek, jak właśnie do Zamościa, trzeba było jeszcze od stacji jechać 54 km. końmi. Nie dziwota, że kto nie posiadał bardzo ważnego i pilnego interesu nie kwapił się w te okolice.

Z komunikacją kolejową i dziś niewiele tam jest lepiej, lecz samochód skrócił nam wszelkie przestrzenie. Mój poczciwy Fiat — bo jego to zasługa — zapoznał mnie nareszcie i z tą połacią kraju. Przed tygodniem odwiedziłem Zamość i zostałem oczarowany.



Widok z pod podcieni na kamienice rynkowe.

Oczarowany nie drogą oczywiście, bo ta, choć stanowi część traktu Warszawa — Lwów i prowadzi przez Lublin, jest dalibóg serdecznie kanciasta, zwłaszcza z Warszawy do Garwolina i z Lublina do Zamościa.

— Któż nie słyszał o Zamościu?

— Wszyscy słyszeli, wszyscyśmy czytali choćby w „Potopie", że panował tu ongiś sławetny pan Jan „Sobiepan" Zamoyski, co to królowi szwedzkiemu Niederlandy ofiarował w upominku. Każdy wie również, że od Zamościa wywodzi się nazwisko Zamoyskich. O tem jesteśmy przekonani choć to przekonanie jest najzupełniej „moralnej" natury, z rzeczywistością zaś nic nie ma wspólnego. Rzecz ma się właśnie przeciwnie.

Obszar dzisiejszego Zamościa stanowiła w XVI wieku wieś Skokówka i dopiero dziad hetmana Jana Zamoyskiego Szczęsny zbudował w tem miejscu zameczek obronny. W tym zameczku urodził się późniejszy hetman i kanclerz. On też poprowadził dalej dzieło przodków i w ten sposób powstał gród, nazwany Zamościem. Było to zgodne z ówczesną modą nadawania nowym rezydencjom pierwotnych imion dawnych gniazd rodowych.

Zamość tedy mnie oczarował. Spodziewałem się znaleźć mieścinę pełną błota, wybojów, „kocich łbów", podstępnych rowów w poprzek ulicy, a ponad tem kilka jakichś szacownych zabytków historycznych, okupowanych i zeszpeconych przez handlujących żydków, tymczasem.... Wjeżdżam od strony Krasnegostawu. Już przed miastem zaczęła się bardzo dobra jezdnia z klinkieru gładkiego jak stół, choć podobno leży nie-

zmieniany, jeno trochę naprawiany od dwudziestu paru lat. Ulicami dostaję się do Rynku i oczom nie wierzę.

Cała przestrzeń czworoboczna zachowała się żywcem z XVII i XVIII wieku, jakby w gablocie muzealnej. Wszystkie domy są z podcieniami, tak że wokół przechadzać się można nawet podczas deszczu, niemal wszystkie ozdobione staremi ornamentacjami, a pośród nich biały ratusz o bardzo szlachetnej linji i smukłej wieży, do którego wiodą majestatyczne, rozgałęzione schody. — Pośrodku dwa ogromne skwery, zajmują prawie całą wolną przestrzeń, a dokoła i środkiem jezdnia z doskonałej kostki klinkierowej. Czyściutko tu i jakoś mile.

Do samochodu zbliża się policjant i zwraca się do mnie uprzejmie:

— Pan będzie łaskaw zajechać na plac samochodowy, tutaj postój wzbroniony.

— Co takiego? Plac samochodowy? — nie wierzę własnym uszom. — Gdzież to jest?

— Tędy na lewo... Przed dworcem autobusowym.

— Przed dworcem autobusowym?

Zdaje mi się, że śnię. — Plac samochodowy... dworzec autobusowy... jezdnia wszędzie równa jak stół...



Miejska stacja autobusowa mieści ogrzewaną poczekalnię, bufet i zakład fryzjerski.



Ulica Akademicka ułożona z kostki klinkierowej przed 30-tu laty.

Rzeczywiście jest i plac, jest i dworzec. Dworzec coprawda nie jest pałacem. Ot taki sobie budynek z drzewa, ale mieści bufet, zakład fryzjerski, poczekalnię i daje schron nieszczęsnym pasażerom w mróz lub słotę. Bodaj jedyny w Polsce — w Zamościu.

Plac za to jest obszerny i znów równiutko brukowany klinkierem. Naprzeciw dworca stacja benzynowa, szalecik dla obsługi. Jeden z pozostałych boków placu zajmuje długi, duży i ładny budynek — rzekłbyś tylko wież mu brakuje, a będzie kościół.

— Co to jest?

— Teatr miejski.

Zaczyna mi się w głowie kręcić! Co ten Zamość? Co to za stolica? I teatr nawet posiada dla swych 23 000 mieszkańców.

Teatr niegdyś był kościołem Franciszkanów. Po rozbiorach Austrjacy zajęli go dla celów wojskowych, Rosjanie też tam mieli jakieś biura czy magazyny, a Polacy odnowili go i zrobili zeń teatr. Grywają tam trupy przyjezdne, a w międzyczasie kino.

Kręcę głową i dziwię się. Co mam robić?

— Jakież tu jeszcze macie osobliwości?

— Osobliwości? Hm! No cóż? Mamy ogród zoologiczny...

— Do licha!

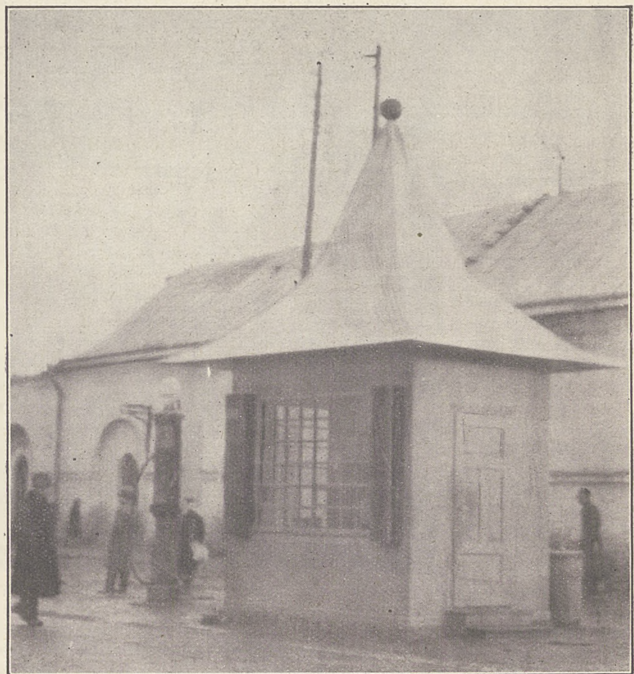
Rzeczywiście jest! Niewielki coprawda, ale jest. Utrzymuje go grono nauczycieli. Jest trochę ptactwa i trochę okazów krajowej fauny. Niestety zwiedzić nie mogłem, bo był zamknięty, za to naprzeciw zaintrygowała mnie piękna brama.

— A to co?

— Wejście do parku miejskiego.

Cichutko, prywatnie uszczypnąłem się w ramię, by się upewnić, że nie śnię, bo park jest cudowny! Słowo daję, imponujący! Młody jeszcze, ale co za obszar, jakie rozplanowanie wśród dawnych fos i murów fortecznych! Jest tam pływalnia nawet, gdyż opodal wody swe toczy rzeczka Topornica, czy może Łabuńka, bo ta stolica nad dwiema leży rzekami.

Wychodzę z parku i słuchajcie! — Jeżeli nie zemdlałem z nadmiaru wrażeń, to dowodzi jedynie moich silnych nerwów. — Z za zakrętu wytrysnęła niska parokonna platforma, a na niej równiutko, pięknie poustawiane, dobrze wam znane, o Poznania-



Stacja benzynowa i budka dla obsługi na placu samochodowym.



Ratusz Zamoyski z XVII wieku.

o przedwiecznych tradycjach artystycznych i kulturalnych. Widziałem miasta, które się szczycą swemi pałacami, muzeami i katedrami, a mieszkańcy chodzą z szacunkiem wokoło tych skarbów przekazanych przez wieki minione, nie śmiąc z nimi współżyć.

Nie waham się powiedzieć, że ta głucha mieścina ten Zamość jest czemś zupełnie temu wszystkiemu przeciwnem. Współcześni jej mieszkańcy nietylko przyglądają się starym zabytkom, lecz napełniają je wciąż nowem życiem.

Naprzeciw kościoła-teatru coś murują.

— Co tu się robi — pytam.

— To widzi pan była stara elektrownia, a po drugiej stronie ulicy ma pan stare mury forteczne i celę, w której więziono Łukasińskiego. Ponieważ mamy nową elektrownię, więc starą się rozbiera, a na jej miejsce wybuduje się brakującą część murów twierdzy. W ten sposób wylot ulicy Lwowskiej uzyska piękną, stylową i zgodną z duchem otoczenia oprawę.

tej ręki całego obywatelstwa, jak w tej właśnie mieścinie.

Wszędzie też, i tu, i w okolicy słychać i widać wspomnienia Zamoyskich, dobrych gospodarzy tej okolicy. Nawet ludność włościańska ma żartobliwe przysłowie:

— Jestem chłop ordynacki, nie mam chleba jadam placki.

Tradycje hetmanów i Sobiepanów, dobrych obywateli, dobrych patrjotów i dobrych gospodarzy przetrwały wieki i weszły widać w krew obywateli, którzy widać myślą po „sobiepańsku":

— Niech tam w Polsce będzie jak chce, a u nas musi być ład i porządek.

Pokażcie mi drugie takie miasto w Polsce.

Komunikacja autobusowa pod Warszawą

Ministerstwo Komunikacji projektuje 9 nowych szos, które połączą szereg miejscowości bezpośrednio ze stolicą, m. innemi Wołomin, Rembertów, Zegrze, Pruszków i t. p., pozatem bulwary, wzdłuż Wisły w kierunku Wilanowa, Młocin, Wawra i Jabłonny.

Budowa nowych szos przyczyni się do rozwoju komunikacji autobusowej w rejonie podstołecznym.

Obecnie kursuje około 350 autobusów, przewożąc dziennie powyżej 20 000 osób.

Projektowane jest wybudowanie narazie 3-ch dworców autobusowych w Warszawie, zaopatrzonych we wszystkie nowoczesne urządzenia. Dla autobusów z linji południowej stacja taka projektowana jest przy ulicy Puławskiej, druga stacja — dla zachodnich kierunków obok Alei Jerozolimskich, dla północnych i wschodnich — w okolicach Dworca Gdańskiego i ewentualnie w okolicach kościoła św. Florjana na Pradze.

cy! i wy wszyscy, którzyście odwiedzali Powszechną Wystawę Krajową, garnuszki cynkowe, kubełki smukłego kształtu, przypominające najmłodszą dumę Poznania, jedyną rzekomo w Polsce spalarnię śmieci.

— Co to jest znowu? — pytam nieufnie mego informatora i myślę: jeżeli mi powie, że Zamość ma spalarnię śmieci to go spalę żywcem.

Nie dotrzymałem tego cichego przyrzeczenia, a jednak Zamość ma spalarnię śmieci. Nie przypomina ona poznańskiej, nie fabrykuje sztucznych kamieni, ani rur kanalizacyjnych, ani marmuru, ani innej biżuterji, ale poprostu pali śmiecie.



Teatr miejski przerobiony ze zrujnowanego kościoła OO. Franciszkanów.

— Po co mają cuchnąć i zakurzać powietrze — powiada poprostu mój przewodnik.

Racja! Poco mają cuchnąć? — Czy może być coś prostszego. Lecz nie tutaj koniec relacji o cudach Zamościa. Posiada on jeszcze elektrownię, zasilającą w prąd okolicę w promieniu 30 kilometrów, posiada dom noclegowy, gdzie się otrzymuje ciepły i czysty pokoik za 1 złotówkę, posiada wzorową szkołę rzemieślniczą, posiada... Nie wiem, co jeszcze posiada, ale gdyby mi ktoś powiedział, że posiada kolej podziemną — uwierzę. Zamość? — Czemu nie?

Już za to samo, że jest czysty jak salon, że nie ma ani kawałeczka złej jezdni, że wybudował dworzec autobusowy, że nawet Żydków zmusił do składania śmieci do garnuszka — wart jest pomnika!

Nie wiem czy się zdarzało, by miastom stawiano pomniki, ale postawiłbym mu monument. Zresztą stara siedziba Zamoyskich sama jest pomnikiem.

Widziałem już w Polsce i nietylko w Polsce wiele miast. Widziałem miasta olbrzymy i malusieńkie mieścinki. Widziałem miasta

Zdumiewające!

— Cóż za ludzie mieszkają w tem mieście, że tak o wszystko dbają i w takim ładzie utrzymują? Dla czego w innych miastach tak się nie dzieje?

Mój informator zamyślił się, a potem odpowiedział:

— Wydaje mi się, że na to złożyło się wiele przyczyn. — Przez trzy wieki właścicielami miasta byli Zamoyscy i oni tu osadzali mieszczan. Osadzali Ormian, osadzali Wołochów, jeńców węgierskich i innych. Stąd tyle tu nazwisk o brzmieniu obcem. A może z tej mieszaniny wytworzyła się jakaś nowa, gospodarna rasa.

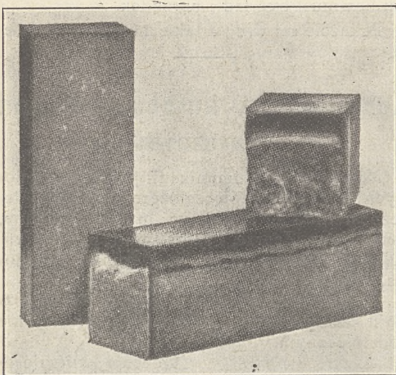
Może. Nie wiem, nie badałem, to jednak pewne, że nigdzie w Polsce nie widać tak pieczołowi-



(Po prawej:) Kolegjata w Zamościu (widać doskonale zakonserwowaną jezdnię klinkierową).

GUMOWE JEZDNIE

Mechanizacja komunikacji spowodowała, jak ogólnie wiadomo, poważne trudności, wynikające z tego, że dotychczasowe systemy budowy dróg wykazały poważne braki pod względem odporności przeciw niszczącemu działaniu współczesnej komunikacji. Sytuacja ta zmusiła budowniczych dróg całego świata do poszukiwania nowych nawierzchni, które wykazałyby odpowiednią wytrzymałość i trwałość.



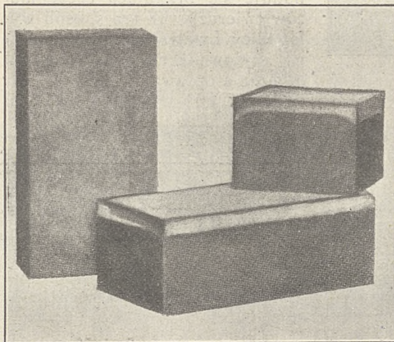
Kostka gumowa systemu „Leyland“.

Obszerne doświadczenia z ubiegłych lat dowiodły, że najlepiej kalkuluje się wykonanie jezdni z materjałów jaknajlepszych i że jezdnie te, mimo wysokich kosztów inwestycyjnych, w praktyce są najtańsze z tego powodu, że przez długie lata wymagają niklych tylko kosztów utrzymania. Mimo to kwestja, jaka nawierzchnia jest najlepsza nie została jeszcze rozstrzygnięta, a dopiero liczne odcinki doświadczalne różnych typów wykażą w przyszłości, czy należy zastosować drogi smołowe, asfaltowe, klinkierowe lub betonowe, czy też wreszcie jezdnie według pomysłów najnowszych jak np. z bloków lanego żelaza (jezdnie żelazną zastosowano dla próby w kilku miejscach Paryża) lub też z gumy.

Jezdnia gumowa nie jest pomysłem zupełnie nowym, gdyż już w roku 1870 angielskie towarzystwo kolejowe Midland wybrukowało jedną z ulic miasta St. Pancras blokami gumowemi o grubości 5 cm., a dziś jeszcze, po 60-ciu latach, ulica częściowo bruk ten posiada. Poważniejsze zastosowanie jezdni gumowych miało miejsce znacznie później, bo dopiero w roku 1910 i to przeważnie w Anglji, przyczem stwierdzono, że jezdnia gumowa, przy dzisiejszej intensywności ruchu ulicznego w Londynie wynosi od 70—85 lat podczas, gdy trwałość bruku drewnianego oblicza się na 10, jezdni asfaltowej na 15—16 a bruku granitowego na 20 do 30 lat. Do wielkiej odporności jezdni gumowej dochodzi jeszcze ta niezwykła zaleta, że jezdnia gumowa nigdy nie wytwarza kurzu nawet przy najbardziej suchej pogodzie.

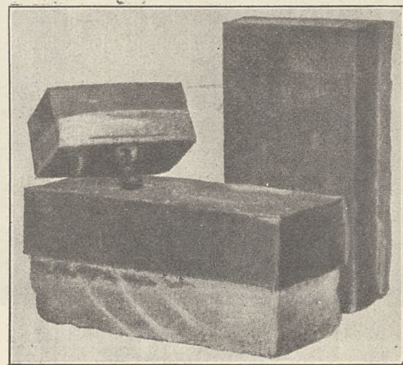
Obecnie liczne odcinki jezdni gumowych znajdujemy nietylko w Anglji lecz również w Holandji, Francji i Stanach Zjednoczonych. W Cincinnati zastosowano naprzykład płyty gumowe o rozmiarach 30×15×2½ cm. na podkładzie betonowym, które układano na gorącej warstwie pośredniej, składającej się z cementu i gumy. Pozatem płyty te, aby uniknąć wypaczenia się, przybito jeszcze do podkładu. Najbardziej rozwinęły się próby z jezdniami gumowemi w Anglji, gdzie przedewszystkiem propaguje się nie płyty lecz klocki gumowe. Pierwsze próby dokonane w Southwark z klockami gumowemi na bruku drewnianym nie zadowoliły, gdyż umocowanie gumy na podkładzie nie było dostatecznie silne. W wyniku dalszych prób wypracowano następujące odmiany klocków gumowych:

Klocki systemu Leyland składają się wyłącznie z gumy. Warstwa najniższa jest bardzo twarda, warstwa zaś górna miękka, podczas gdy warstwy pośrednie wykazują elastyczność tem mniejszą, im niżej są położone. Miękka warstwa gumowa posiada grubość 1,25 cm i jest nawulkanizowana na twardą podstawę gumową. Bloki te układa się na betonie zalanym gorącą masą bitumową, którą też zalewa się szpary pomiędzy klockami. Jezdnia doświadczalna ułożona z tej kostki w Londynie po 3 i pół latach nie wykazała żadnego zużycia warstwy wierzchniej. Klocki systemu Leyland są jednak dość wrażliwe na wysokie temperatury, gdyż wtedy wskutek rozszerzenia się klocków, jezdnia gumowa odrywa się od podkładu betonowego.



Kostka gumowa systemu „North-British“.

Usiłowano więc stworzyć klocek gumowy którego podstawa posiadałaby tę samą rozszerzalność co beton. Klockiem tego rodzaju jest klocek systemu Cresson, którego podstawa składa się z tłuczonego kamienia, piasku i innych substancyj, połączonych masą gumową. Mieszankę tę, po uprzedniem prasowaniu i osuszeniu, wulkanizuje się wraz z elastyczną wierzchnią warstwą gumową o grubości 1 cm. W ten sposób otrzymuje się klocek na podstawie bardzo twardej i ciężkiej. Próbną jezdnię wykonał z tych klocków



Kostka gumowa systemu „Cresson“.

urząd portowy w Singapore w roku 1922, na podkładzie betonowym. Po jezdni tej w przeciągu 5 lat przeszło obciążenie 1,25 miljonów ton, przyczem przez cały ten czas nie zachodziła potrzeba żadnych napraw. W tym samym czasie sąsiednie nawierzchnie ulicy trzykrotnie poddawano naprawie. Obecnie klocki gumowe tego systemu stosuje się w Anglji przy budowie drogi z Londynu do Croydon.

W Edinburgu i Glasgow, a również i w Amsterdamie, zastosowano z powodzeniem klocki gumowe systemu North-British. Podstawa klocków tego systemu o grubości 5 cm składa się z betonu, na którą, zapomocą dwóch nit żelaznych, przymocowuje się 2-centymetrową twardą warstwę ebonitową. Nity żelazne osadzone są w metalowych płytach, wulkanizowanych w ebonit. Na warstwie ebonitowej nawulkanizowany jest pokład miękkiej gumy o grubości 1½ cm, przyczem warstwa gumy miękkiej w środku jest nieco grubsza, a to w tym celu, aby uniknąć zużywania się kantów klocka. Podstawa betonowa jest nieco mniejsza od górnej warstwy gumowej, wskutek czego osięga się doskonałe przyleganie klocków do siebie, uzyskując poza tem dostateczną ilość miejsca dla dokładnego zalania szczelin między klockami. Klocki te układa się na podkładzie betonowym i to w ten sposób, że wciska je się w wilgotną masę cementową o grubości 1½ cm, składającą się z dwóch części piasku i jednej części cementu. Następnie zalewa się szczeliny między podstawami klocków płynną papką cementową, która jaknajdokładniej łączy podstawy klocków z podkładem betonowym. Do wypełnienia górnych szczelin służy bitumen.

Jedną z najgłówniejszych zalet gumowej jezdni jest

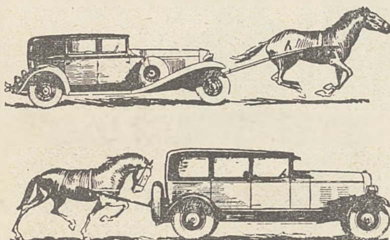


Układanie ulicy z jezdnią gumową w Glasgow z zastosowaniem kostki gumowej systemu „North-British“.

(Dokończenie na str. 11-tej.)

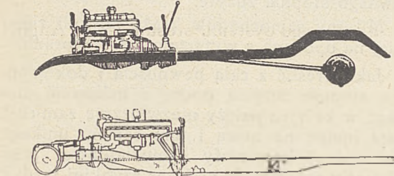
Napęd na przednie koła w konstrukcji seryjnej

Zagraniczna fachowa prasa automobilowa zamieszcza ostatnio obszerne artykuły o wchodzących w modę wozach z napędem na przednie koła, przez wielu entuzjastów nazywanych samochodami przyszłości. Nie przesądzając



Samochód z napędem na tylne koła, aczkolwiek posiada silnik z przodu, jest pchany od tyłu, w przeciwieństwie do samochodu z napędem na przednie koła, gdzie źródło siły ciągnie go do przodu.

kwestji co do dalszego spopularyzowania tego rodzaju konstrukcji, przyznać należy, że ze względu na liczne zalety stanowi ona znaczny krok naprzód w dziedzinie techniki budowy samochodów. Istotnie, nawet laika może uderzyć fakt, że dotychczas niemal wyłącznie stosuje się napęd na koła tylne, chociaż źródło energji, — silnik, znajduje się z przodu,



Rama wozu z napędem na tylne koła nie może być dostatecznie wzmocniona ze względu na mechanizm napędowy, poza tem jest ona z tyłu wygięta, tworząc niejako pomost dla tylnego mostu.



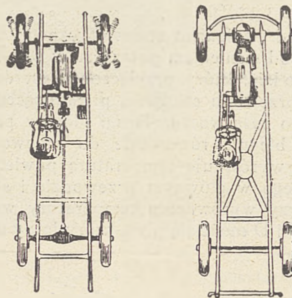
W samochodzie z napędem na przednie koła rama jest wzmocniona i całkowicie prosta.

co pociąga za sobą konieczność przeniesienia siły wzdłuż całego wozu przy pomocy dość skomplikowanego urządzenia, jakiem jest kardan. Brak tego ostatniego w samochodzie, w którym napędzone są koła przednie umożliwia bardzo niskie osadzenie ramy, dzięki czemu samochód staje się bardziej estetyczny i wygodny. Również pewność jazdy wzrasta niepomiernie, a kierowanie staje się łatwiejsze, gdyż wóz znakomicie trzyma się drogi i nawet na śliskiej powierzchni nie rzuca nigdy, choćby zachodziła konieczność gwałtownego hamowania. Na zakrętach nie trzeba zmniejszać gazu i wyłączać sprzęgła



Ze względu na to, że rama jest prosta, umożliwione jest niższe osadzenie karoserji, a co zatem idzie, punkt ciężkości wozu leży bardzo nisko.

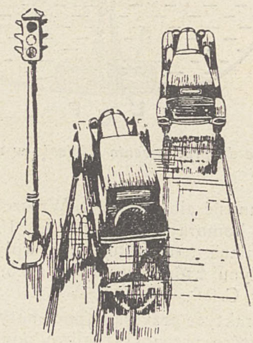
Wóz, ciągniony przez impet na przednie koła z łatwością bierze ostre wiraże na pełnym gazie. Mocne trzymanie kierownicy staje się zbędne, gdyż na prostej drodze wóz sam się trzyma raz obranego kierunku, nawet wtedy, gdy prowadzący opuścił ręce. Te wszystkie zalety ułatwiają naukę jazdy i zmniejszają niebezpieczeństwo do minimum. Wyrażane z wielu stron obawy, że samochód z napędem na przednie koła ze względu na konieczność zastosowania zupełnie nowych dotychczas jeszcze niedostatecznie wypróbowanych części, okaże się mniej trwałym, nie są uzasadnione, gdyż posiadamy już obecnie wiele tego rodzaju konstrukcyj niemieckich i amerykańskich,



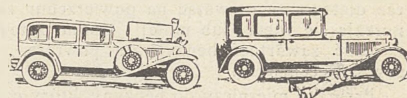
Obsługa wozu z napędem na przednie koła jak i kierowanie jest bardzo łatwe, gdyż koła przednie ciągną za sobą cały ciężar wozu.

których ilość niewątpliwie będzie szybko wzrastać, co umożliwi normalizację i zracjonalizowanie w tej dziedzinie produkcji. Również w przeciwieństwie do wielu innych udoskonaleń, napęd na przednie koła nie czyni wozu bardziej skomplikowanym, a obsługa podobnie jak kierowanie staje się nawet łatwiejsza.

O zaletach opisywanej konstrukcji w lapidarnych słowach mówi znany fachowiec amerykański lord E. Z., pracujący dla fabryki „Auburn": „Wóz, w którym napędzone są koła tylne, chociaż posiada silnik z przodu jest „pchany" od tyłu, w przeciwieństwie do samochodu „Cord Front Drive", gdzie siła wytwarzana w silniku ciągnie za sobą samochód



Pewność jazdy wzrasta niepomiernie, gdyż wóz znakomicie trzyma się drogi, na śliskiej powierzchni nie rzuca, nawet gdyby zachodziła potrzeba hamowania.

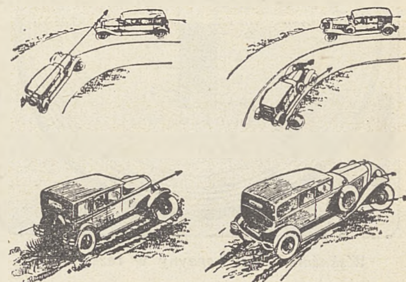


Bardzo łatwy dostęp do całego mechanizmu wyklucza kładzenie się pod wozem, co tak silnie daje się we znaki nawet przy najdrobniejszej reparacji.

Ta zmiana w konstrukcji umożliwia: niższe osadzenie podwozia, prostotę w budowie, komfort i estetykę karoserji, zwiększone bezpieczeństwo jazdy, łatwość kierowania i możność dostępu do całego mechanizmu bez konieczności kładzenia się pod wozem, co tak silnie daje się we znaki przy najdrobniejszej choćby reparacji."

Jak widzimy, zalety są niebylejakie i nic dziwnego, że w krótkim stosunkowo czasie zjednały sobie samochody z napędem na przednie koła licznych zwolenników.

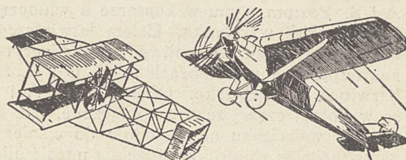
Warto wspomnieć mimochodem, że w fabryce w Detroit skonstruowany został nowy model sześciocylindrowy Forda z napędem na przednie koła. Ponoć Ford zamierza w przyszłym roku przystąpić do masowej produkcji



Samochód ciągniony przez impet na przednie koła z łatwością bierze ostre zakręty na pełnym gazie, a na prostej drodze wóz sam się trzyma raz obranego kierunku.

tego typu wozów. Napęd na przednie koła, stosowany dotąd tylko do wozów specjalnych, po raz pierwszy wprowadzony do samochodu seryjnego, obecnie znalazł zastosowanie w produkcji masowej.

Ryciny, które dołączamy do artykułu, przedstawiają ogólnikowo zalety konstrukcji samochodów z napędem na przednie koła.



Pierwsze typy samolotów posiadały śmigło z tyłu, które pchało aparat. Obecnie prawie wszystkie samoloty mają śmigło z przodu, które ciągnie je przez powietrze.

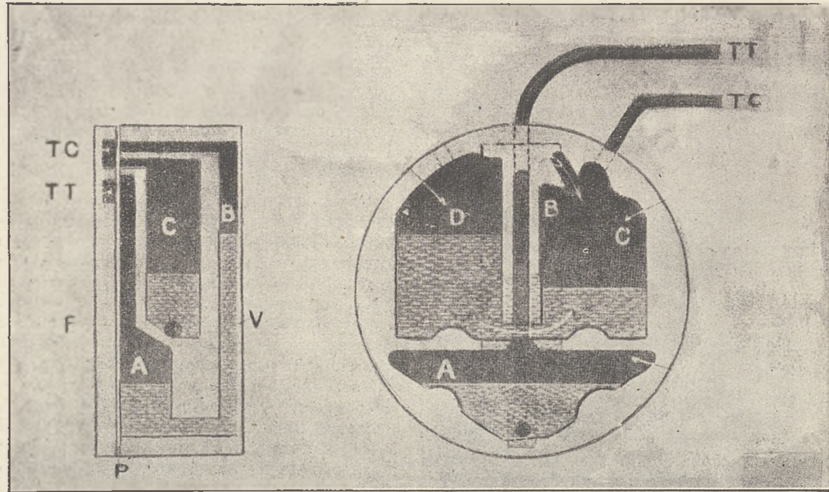
Nowe przyrządy techniczne

Przyrząd wskazujący poziom paliwa w rezerwoarze. — Opona ze wskaźnikiem zużycia.

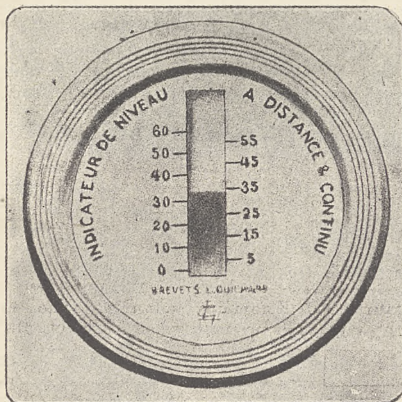
Sposoby sprawdzania ilości benzyny w rezerwoarze były i są dotąd bardzo różnorakie. Niektórzy automobiliści sprawdzają ją w ten sposób, że zanurzają w niej pałeczkę z podziałką i odczytują poziom paliwa. Inni znowu robią to „na oko". Pozatem istnieje moc przyrządów, które niestety bardzo rzadko wskazują dokładnie poziom, raz dlatego, że pływając na powierzchni zanurzają się więcej lub mniej i trudno z tego określić zawartość benzyny, a powtóre, że szybko się niszczą.

Przyrząd mierniczy do benzyny, który opiszemy poniżej składa się z dwóch zasadniczych części, a mianowicie z wskaźnika (ryc. 1), który przymocowany bywa na desce rozdzielczej, oraz z właściwego przyrządu mierniczego, który umieszcza się na dnie rezerwoaru do paliwa. Działanie tego przyrządu polega na zasadzie pneumatycznej, t. j. na przenoszeniu ciśnienia powietrza.

Na ryc. 1 widzimy przekrój poprzeczny oraz podłużny tego przyrządu, składającego się z czterech komór A, B, C, D, połączonych ze sobą różnemi kanałami. Część przednia wskaźnika posiada podziałkę, na której można odczytać poziom benzyny znajdującej się



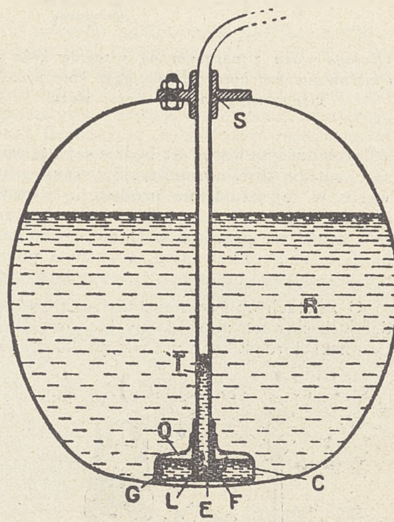
Przekrój poprzeczny i podłużny przyrządu wskazującego poziom benzyny w rezerwoarze.



Wskaźnik ilości benzyny w rezerwoarze.

w rezerwoarze. Podziałka ta znajduje się za szybką V; poza nią przepływa płyn komunikujący i łączy komorę B z komorą A. Komora A jest połączona zapomocą kanału z rurką TT, przewodzącą powietrze. Rurka ta prowadzi do rezerwoaru i jak to widać z ryciny uchodzi do niego. W rezerwoarze znajduje się naczynie C, wypełnione gliceryną. Płyn ten unosi się w rurce T odpowiednio do ciśnienia panującego w rezerwoarze, wywiera ze swej strony ciśnienie na powietrze, zawarte w przewodzie ciśnienia T. Ciśnienie to przenosi się z arkusza papieru P na słup powietrza komory A; temsamem zmienia się poziom płynu w połączonych ze sobą komorach A i B. Poziom płynu w komorze B widoczny jest na skali wskaźnika. Celem łatwiejszego odczytania poziomu paliwa jest gliceryna, znajdująca się w komorach A, B, C i D, zabarwiona na niebiesko. Obie komory A i B są w dolnej części ze sobą połączone, tak, że płyn w wskaźniku odpowiednio do ciśnienia panującego w zbiorniku, może się unosić albo opadać. Kiedy wzmaga się ciśnienie powietrza w komorze A, wówczas opada w komorze B i odwrotnie, a poziom płynu odpowiednio unosi się albo opada.

Komory C i D są również pod wpływem ciśnienia powietrza, a mianowicie komora D jest pod ciśnieniem atmosferycznem, a komora C pod ciśnieniem powietrza w zamkniętym przewodzie, który przyłączony jest do głównego przewodu ciśnienia, prowadzącego również do rezerwoaru. Drugi główny przewód, który biegnie równolegle do przewodu ciśnienia wyrównuje temperaturę powietrza zamkniętego w głównym przewodzie i atmosfery. Przy wyrównaniu temperatury w komorach C i D może się płyn, który łączy obie komory, unosić albo opadać. Wreszcie połączona jest komora B z komorą C. I tutaj również zmiana temperatury ma wpływ na poziom płynu, który przepływa z komory B do komory C.



Naczynie do przenoszenia ciśnienia w rezerwoarze.

W praktyce przyrządy pneumatyczne, t. zn. takie, które przenoszą paliwo pod wpływem ciśnienia nie okazały się bardzo celowe. Wobec tego konstruktor tego nowego przyrządu zastosować musiał prostą zasadę przyrządów kompensacyjnych.

* * *

Nadmierne ciśnienie powietrza w dętce, powstające wskutek rozgrzewania się i rozszerzania powietrza podczas szybkiej jazdy, powoduje pęknięcie opony.

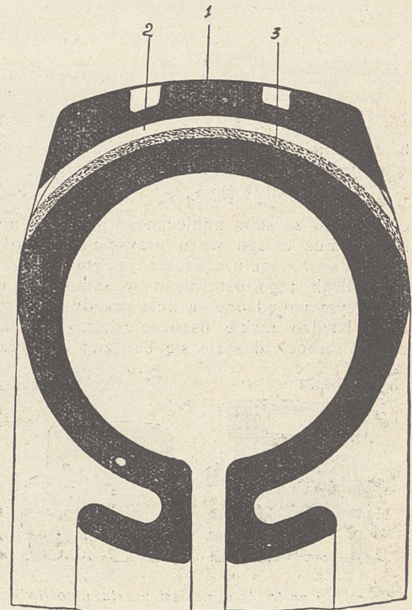
Mocne uderzenia opony o wystające kamienie i wyrwy na złej drodze podczas szybkiej jazdy, również powodują pęknięcie tejże.

Pękaniu ulegają zazwyczaj opony już do pewnego stopnia zużyte.

Miljony samochodów krążą po kuli ziemskiej na oponach z wytartemi protektorami.

Jak określić z całą pewnością i dokładnością stopień zużycia opony i uchwycić moment, w którym należy niezwłocznie zamienić starą oponę na nową i tem samem uniknąć ewentualnej katastrofy samochodowej przy pęknięciu raptownem podczas szybkiej jazdy?

— Odpowiedź na to pytanie daje *opona systemu inż. Strelnikowa*, opis której podajemy na stronie 11-tej.



Opona ze wskaźnikiem zużycia.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Regulamin „Grand Prix“ Automobilklubu Francji zgodnie z uchwałą komisji sportowej pozostał ten sam co w roku bieżącym, t. zn., że zużycie paliwa na 100 klm nie powinno przekraczać 14 kg. Mieszanka musi się składać z 70 części benzyny i 30 benzolu. Aby ułatwić kierowcom trening, zostanie im podany do wiadomości dokładny skład paliwa, który wolno będzie stosować do wyścigu. Ciężar minimalny wozu ustalono na 900 kg., przyczem wliczono obowiązkowe koło zapasowe. Siedzenia dwumiejscowej karoserji muszą być jeden metr szerokie i 25 cm. wysokie.

* * *

Niezwykła podróż naokoło świata autobusem została ostatnio podjęta przez baronową von Brandenstein, Miss Marguerite d'Angulo, kanadyjkę, oraz Miss Nada de Namur, byłą gwiazdę kinematograficzną.

Podróż swą odbywają one autobusem Chevrolet. Wyruszyły one z Nowego Jorku i po przejechaniu Stanów Zjednocz. wsiądą w Vanvouver na okręt, celem udania się do Australji.

Po przejechaniu Australji, udadzą się do Indji, Persji, Arabji, Egiptu, a po przejechaniu Hiszpanji zwiedzą wszystkie kraje europejskie przed powrotem do Stanów Zjednoczonych.

Podróż swą awanturnicze turystki nazwały „Międzynarodową Ekspedycją Naukową“ i przedsięwzięły ją celem przekonania się, co można zobaczyć na świecie najtańszym kosztem.

* * *

Doroczny wyścig na wzniesieniu Anfa koło Casablanki dał nadspodziewane wyniki, przyczem zwycięstwo przypadło w udziale kierowcy Gillot, który na motocyklu marki F. N. o pojemności 500 ccm, osiągnął 87,5 klm na godzinę.

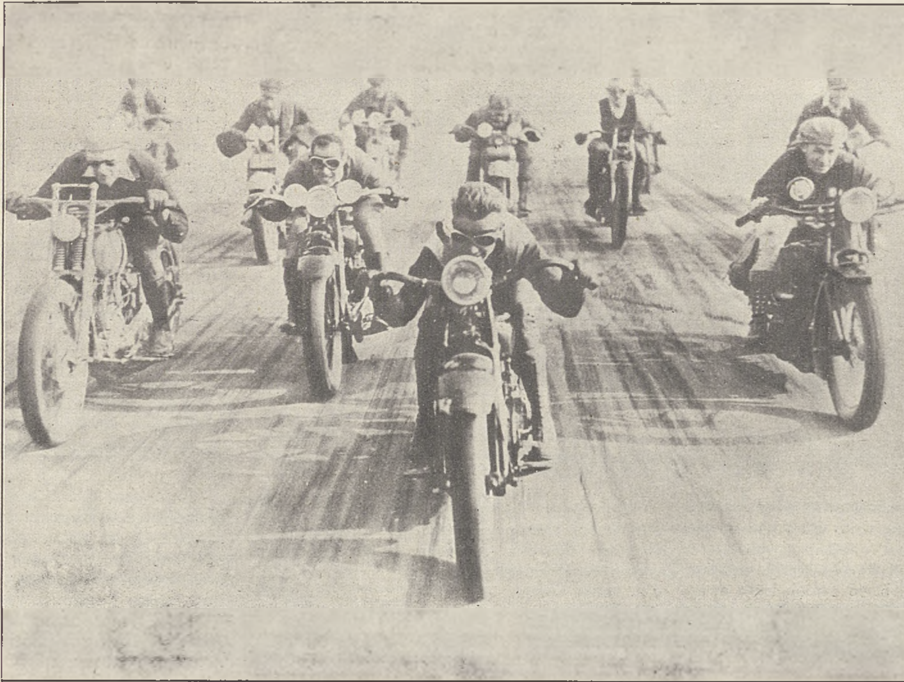
Wyniki na 1 klm. były następujące: Motocykle o pojemności 175 ccm: 1) Gillot (Monnet-Goyon) 48¹/₅ sek.; 2) Pilati (X) 48³/₅ sek.; 250 ccm — 1) Alves (X) 50²/₅ sek.; 2) Manero (Dunelt) 51²/₅ sek.; 350 ccm turystyczne — 1) Van der Molina (F. N.) 53²/₅ sek.; 2) Mario (Sarolea) 56²/₅ sek.; 500 ccm turystyczne — Leveille (Raleigh) 44 sek.; 350 ccm sport. — 1) Gillot (Terrot) 37¹/₅ sek.; 2) Crovara (X) 38¹/₅ s.; 500 ccm sport. — 1) Gillot (F. N.) 37 s.; 2) Gillot (Terrot) 38 s.; 3) Pilatti (F. N.) 40 s. W klasyfikacji ogólnej przyznano pierwsze trzy miejsca Gillotowi dalsze uzyskali Crovara i Pilatti.

* * *

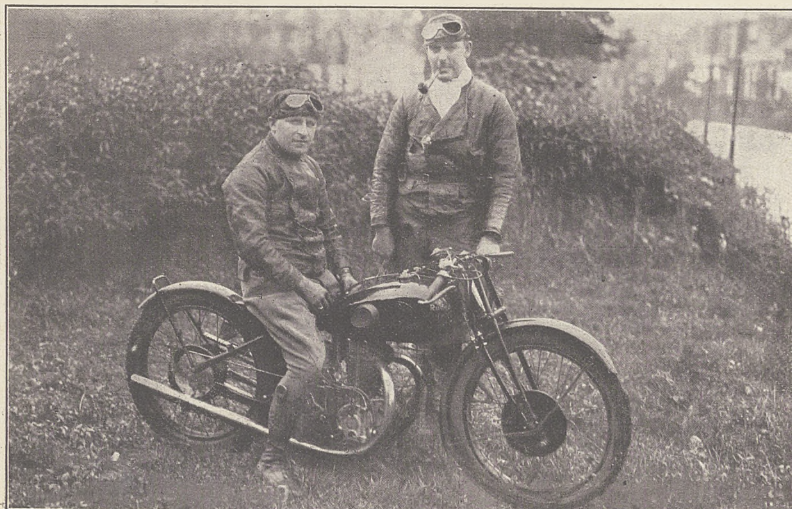
Na torze w Brooklands pobił kierowca Baragwanath na motocyklu Brough-Superior o 1 000 ccm. poj. rekord światowy na kilometrze w 29, a na mili w 43 sekundach.

* * *

Agencja „di Roma“ donosi, że inspektor techniczny zakładów samochodowych „Fiat“ w Moskwie odbył raid poprzez Sowiety. Wystartował on z Moskwy do Morza Czarnego, a stamtąd do Tyflisu, przebywając trasę 4 200 klm. z czego 2 000 klm. dróg polnych. Podczas raidu na Kaukazie przejechał on wpław cztery rzeki, z braku mostów na takowych, oraz 6 przełęczy na wysokości 2 000 mtr. Raid odbyty został bez żadnych defektów motoru na samochodzie marki Fiat, typu 521.



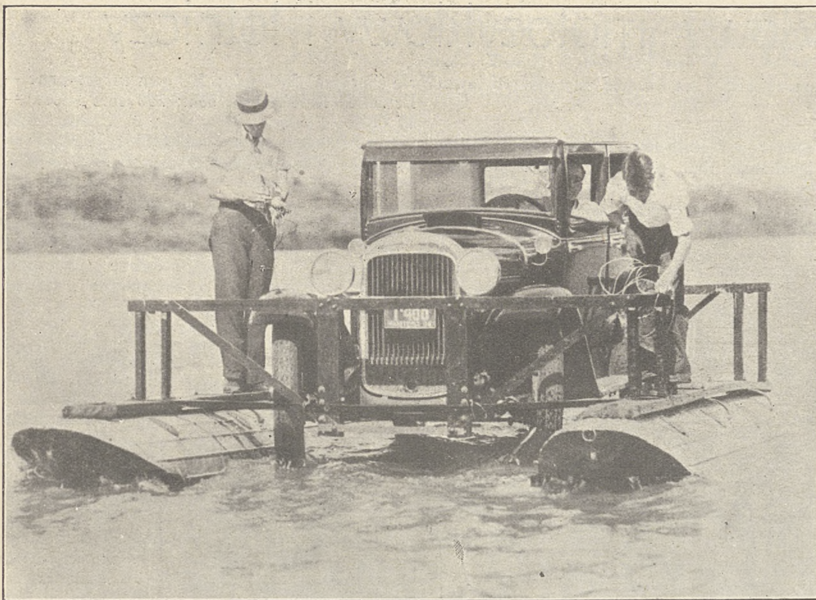
W Stinson w Kalifornji odbyły się wyścigi motocyklowe na dystansie 4 000 mil; zwycięstwo odniósł Damy Muir na motocyklu marki Harley-Davidson.



Nott ustalił na torze w Monthlery na motocyklu Rudge-Whitworth kilka nowych rekordów. Po prawej Walker, najszybszy kierowca szosowy.



Znany niemiecki motocyklista Henne, którego 5 rekordów światowych zatwierdził Międzynarodowy Związek Klubów Motocyklowych.



Dwaj automobiliści z miasta Winnipeg odbywają na samochodzie z pływakami wycieczkę na rzece „Czerwonej“ do jeziora Manitopa. Szybkość tego „samochodu płaza“ na wodzie wynosi 20 mil/godz.

Wedle ostatnich danych, dotyczących światowych rekordów automobilowych bez względu na kategorję wozów, obejmujących 53 rekordy na dystanse od 1 do 45 000 kilometrów, do dnia 27 września r. b. 45 z nich było w rękach Europejczyków, a tylko 8 zdobyli Amerykanie. Wśród wozów europejskich największą ilość rekordów światowych zdobyły wozy francuskie.

* * *

W Afryce Południowej, o kilkaset kilometrów na północ od Kapsztadu znajduje się dno wyschniętego od niepamiętnych czasów jeziora. Jest to wielka, piaszczysta, idealnie niemal płaska przestrzeń, przeszło trzydzieści kilometrów długa i szesnaście kilometrów szeroka. Przestrzeń ta nazywa się Verneuk Pan. Piasek, który ją pokrywa, jest tak twardo ubity, że samochód nie zostawia prawie żadnych śladów.

Od dłuższego czasu krążą pogłoski, że Verneuk Pan zastąpi w przyszłości tor wyścigowy w Dayton Beach na Florydzie, jako teren zdobywania rekordów szybkości.

Kapitan Malcolm Campbell, znany wyścigowiec angielski, który przed majorem Seegrave dzierżył rekord szybkości, odbywa obecnie próby na Verneuk Pan. Próby te rozpoczęte za inicjatywą prasy południowo-afrykańskiej dały ciekawe wyniki. Po zupełnem bezdrożu samochód jechał na znacznej przestrzeni z szybkością około 120 klm. na godzinę. Raz udało się nawet kierowcy puścić zupełnie kierownicę i przejechać w ten sposób z szybkością 120 klm. na godzinę znaczną część terenu próbnego.

Sporną jest kwestja praktycznego znaczenia rekordów szybkości, nie można im jednak odmówić dużego wpływu na konstrukcję samochodów, zwłaszcza gdy chodzi o wytrzymałość, większą szybkość itd. Samochody, przeznaczone do rekordów wyścigowych, są jakby metą, wskazującą, do czego dojść można w pewnych dziedzinach konstrukcji.

* * *

Lotnicy belgijscy Jaques Maus i de Lambilly, członkowie Aeroklubu królewsko-belgijskiego, zamierzają w najbliższym czasie wystartować z Brukseli na awionetce dwumiejscowej „Orta St. Hubert“ z silnikiem „Walter“ do lotu rekordowego na odległość w linji prostej bez lądowania. Lotnicy ci zamierzają przebyć trasę Bruksela — Wilno.

Poprzedni rekord na odległość w linji prostej w tej samej kategorji awionetek, zakończył się również lądowaniem na terytorjum polskiem. Rekord ten ustanowiony w październiku 1928 r. na trasie Böblingen (Niemcy) — Mieszkańce, wynosił 1 305 klm i 500 metrów. Należy on do Szwajcarji a zdobyli go pilot Wirth wraz z panią Nauman na awionetce „Klemm-Daimler“ z silnikiem „Mercedes-Daimler“ o mocy 20 MK.

* * *

As lotnictwa francuskiego Costes zamierza w najbliższej przyszłości podjąć rajd lotniczy na trasie zamkniętej, by pobić dotychczasowy rekord, który wynosi 7 666 klm i który jest o 200 klm mniejszy od rekordu na dystans w prostej linji.

* * *

Pilotka Ruth Aleksandra z San Diego wzniosła się na aparacie na wysokość 5 487 metrów, ustanawiając temsamem nowy rekord kobiecy w lotnictwie.

* * *

Pułkownik Robert Piero, dowódca wojsk lotniczych w Meksyku projektuje w marcu przyszłego roku rajd lotniczy do Maroka na aparacie zakupionym drogą subskrypcji.

* * *

Lotnicy angielscy A. G. Jones Williams i N. H. Jenkins mają zamiar pobić rekord długości lotu w prostej linji. Przygotowania do tego gigantycznego raidu są na ukończeniu. Aparat Fairey-Napier wystartował z lotniska w Northlet do Cramvell. Lotnicy z chwilą otrzymania wiadomości o korzystnych warunkach atmosferycznych polecą w kierunku na Cap.

* * *

Do Dessau przybył nieznany lotnik amerykańskiego towarzystwa „Junkers“, by przystąpić do przygotowań do lotu nad Atlantykiem na aparacie W-33. Przelot odbędzie się nad zatoką Behringa i wyspami Aleuckiemi.

* * *

Jak się dowiadujemy, czynniki miarodajne Italji oświadczyły, że na przyszłość Włosi nie będą brać udziału w zawodach o puhar Schneidera ze względu na olbrzymie koszty, które pochłaniała ta impreza.

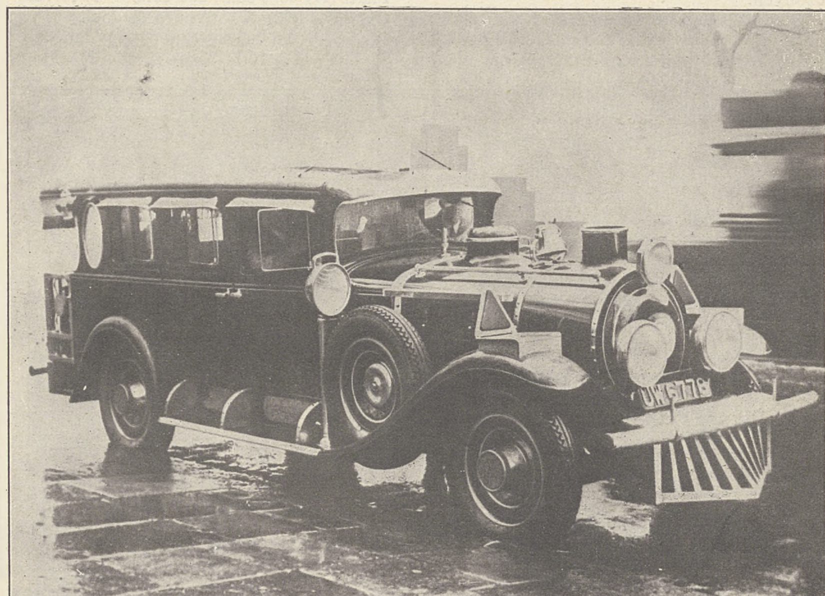
* * *

Amerykańskie i angielskie kluby lotnicze wezmą w r. 1930 po raz pierwszy udział w europejskich zawodach lotniczych. Podług regul międzynarodowego związku lotniczego, Niemcy jako zwycięzcy tegorocznych zawodów, mają zorganizować imprezę w r. 1930.

Poza Ameryką i Anglją przyłączy się jeszcze przeszło 12 państw do tych zawodów. Francja, Niemcy, Włochy, Szwajcarja, Rumunja i Czechosłowacja brały udział już w tegorocznym raidzie okrężnym. Natomiast Austrja, Belgja, Hiszpanja, Jugosławja, Polska i Węgry staną po raz pierwszy na starcie.

Konkurencja jest otwarta dla dwóch rodzajów samolotów, dla aparatów z jednym tylko pilotem oraz dla samolotów z pilotem i pasażerem.

Kluby mogą się posługiwać pilotami obcej narodowości, gdyż dany kraj reprezentuje klub, nie zaś pilot.



Ten osobliwy co do konstrukcji samochód, kursuje od kilku dni po ulicach Londynu. Maska a raczej przód jego przypomina w zupełności parowóz.

Gumowe jezdnie

(Dokończenie ze str. 6-tej.)

zmniejszenie o 30% hałasu ulicznego w porównaniu z brukiem drewnianym, co, — w myśl zasady, że hałas oznacza utratę energji (tak twierdzi znany angielski specjalista komunikacyjny lord Montagu of Beaulieu) — wskazuje, że na jezdni tej zaoszczędzamy znaczną ilość energji. Dalszą zaletą jest zmniejszenie wstrząsów w stosunku do sąsiednich zabudowań, które nieraz wskutek nieustannych drgań ulegały zniszczeniu.

Mimo wszelkich tych zalet jezdnia gumowa jedną olbrzymią ma wadę, która niezawodnie przyczyni się do tego, że dróg tych u nas nie będzie można zastosować. Mam tu na myśli niezwykłą kosztowność jezdni wykonanej z kostki gumowej. Dlatego też nadzwyczaj ciekawe doświadczenia z jezdniami gumowemi dla nas — przynajmniej narazie — przedstawiają wartość jedynie teoretyczną.

Nowe przyrządy techniczne

(Dokończenie ze str. 8-ej.)

Opona tego systemu nie tylko informuje kierowcę samochodu o przebiegu swego zużycia, lecz uprzedza o momencie, kiedy należy niezwłocznie zmienić oponę.

Opona syst. inż. Strelnikowa, składa się z trzech różnobarwnych warstw (patrz rys.), z których:

I warstwa (koloru czarnego) odpowiada normalnej wytrzymałości opony,

II warstwa (koloru białego) zaleca ostrożność co do szybkości jazdy i obciążenia samochodu.

III warstwa (koloru szarego) ostrzega, że opona już jest zupełnie zużyta, i dalej pracować nie może.

AUTOMOBILIZM W KRAJU

Nowe linje autobusowe

W listopadzie warszawski urząd wojewódzki zarejestrował ogółem 68 samochodów: 26 autobusów, 30 osobowych, 5 ciężarowych, 4 dorożki i 3 motocykle.

Na 1 grudnia były czynne w Warszawie 2 364 dorożki.

Wydano również 25 potwierdzeń zgłoszeń o uruchomienie przedsiębiorstw autobusowych, w liczbie których są cztery nowe linje autobusowe: 1) Warszawa — Siedlce — Międzyrzec, 2) Warszawa — Łomża, 3) Ciechanów — Działdowo i 4) Warszawa — Ostrów.

Rozwój automobilizmu w stolicy

Komisarjat Rządu wydał w ciągu listopada 413 nowych praw jazdy (z tego 6 kobietom), w tej liczbie 388 na samochody z wyjątkiem wozów użyteczności publicznej, 6 na wszystkie samochody, 8 na samochody i motocykle z wyjątkiem wozów użyteczności publicznej i 11 na same motocykle. Od 1 stycznie r. b., t. j. w ciągu 11 miesięcy r. b. wydano 4 719 nowych praw jazdy.

Przeciętnie więc, w ciągu r. b. przybywało stolicy dziennie 14 osób posiadających prawo jazdy.

Ogółem Komisarjat Rządu wydał do 1 grudnia 21 174 prawa jazdy.

Samochodowe dowody rejestracyjne

Ponieważ wszystkie dowody rejestracyjne, wydane na samochody, przeznaczone do użytku publicznego, są ważne tylko do 31 grudnia r. b., konieczne jest przedłużenie tych dowodów, co może nastąpić dopiero po uprzednim przeglądzie technicznym samochodu. Ponieważ Warszawa liczy około 3 000 takich samochodów, nie należy odkładać załatwienia formalności do ostatniej chwili, ale już teraz przedstawiać pojazdy do przeglądu i na tej podstawie uzyskiwać przedłużenie dowodów rejestracyjnych na r. 1930.

Załatwienie naraz wszystkich zgłaszających się będzie technicznie niewykonalne i samochody, kursujące po 1 stycznia z dokumentami nieważnemi, będą zatrzymywane i na ich właścicieli nakładane kary.

Policja drogowa

Sprawa utworzenia stałej specjalnej policji drogowej na terenie całego państwa znajduje się w końcowem stadjum realizacji.

Sformowania oddziałów tej policji oczekiwać można już w najbliższym czasie. Będą one czynne przy urzędach wojewódzkich.

Policja drogowa będzie wyposażona w samochody i motocykle, a tam gdzie ona posiada już motocykle, liczba ich będzie zwiększona.

Funkcjonarjusze policji drogowej przechodzić będą specjalne wyszkolenie przy urzędach wojewódzkich.

Zadaniem policji drogowej będzie stała kontrola ruchu na drogach publicznych i pilnowanie porządku na nich.

Sprawa ta zatem, tak często poruszana na łamach naszego pisma, zostaje wreszcie zrealizowana ku radości coraz liczniejszych w Polsce automobilistów, którym nerwy rujnował nieporządek, panujący w ruchu na szosach.

Rejestracja szoferów

W Ministerstwie Robót Publicznych odbywa się narada w sprawie utworzenia centralnego rejestru wszystkich szoferów. W ewidencji każdego szofera notowane będą zmiany w zatrudnieniu, poza tem wnoszone będą adnotacje, dotyczące wykroczeń natury policyjnej, lub zawyrokowane przez sąd. Zatem rejestr szoferów ma być uzgodniony z rejestrem karnym, by wszystko, co dotyczy danego szofera, było odpowiednio odnotowywane.

Chodzi o to, że pozbawienie prawa jazdy w jednem województwie, daje możność uzyskania prawa jazdy w innem. Z chwilą wprowadzenia kartoteki, będzie to wyłączone.

Dworce autobusowe

W związku z ogłoszonym w swoim czasie przez magistrat konkursem na budowę dworców autobusowych w Warszawie, donoszą, że interesowane sfery przemysłowe, a mianowicie syndykat naftowy, przedsiębiorcy autobusowi, przemysł gumowy, zamierzają powołać wspólny komitet organizacyjny, celem podjęcia z magistratem układów co do budowy tych dworców, biorąc za podstawę warunki, ogłoszonego w swoim czasie konkursu.

Egzamin pilotów cywilnych

Istniejąca przy wydziale lotnictwa cywilnego Min. Komunikacji komisja egzaminacyjna dla pilotów cywilnych, ustaliła, że termin egzaminów teoretycznych na pilotów cywilnych odbędzie się w marcu 1930 r., zaś egzamin z przedmiotów praktycznych w kwietniu tegoż roku.

Z ZAGRANICY

Samochód do walki z gruźlicą

Zakłady „Fiat" przedstawiły rządowi italskiemu i tamtejszemu zarządowi Czerwonego Krzyża wóz, specjalnie przez nie skonstruowany i urządzony do walki z gruźlicą.

Automobilizm w Danji

Mała Danja posiada obecnie 98.300 samochodów, 20,600 motocykli i 3 000 motocykli z przyczepkami. Od roku zeszłego przybyło 10 tysięcy samochodów i 1 500 motocykli. Wśród samochodów jest: 1104 autobusy, 8160 taksówek i 28 000 wozów ciężarowych. Na stolicę przypada około 20 proc. Jeden samochód przypada na 30 mieszkańców. Warto przy tej okazji przypomnieć, że w roku 1914 Danja posiadała 3430 samochodów i 5248 motocykli.

Pół miljona zwiedzających

Obliczono, że w Grand Palais w Paryżu podczas trwania wystaw: samochodowo-turystycznej, motocyklowej i ciężarowej, sprzedano razem 506.107 biletów wejściowych na sumę 4.380.590 fr. Prócz tego wydano kilkadziesiąt tysięcy wstępów gratisowych.

Zarządzenie zupełnie słuszne

Prezydent budapeszteńskiego sądu karnego wydał zarządzenie, że odtąd tylko tacy sędziowie mogą wyrokować w sprawach karnych przeciw automobilistom, którzy wykażą, iż kierując samochodem przejechali conajmniej 10 000 klm. Aby dać dobry przykład, prezydent sam po wydaniu tego zarządzenia zapisał się na kurs kierowców samochodowych.

Samoloty olbrzymy

Towarzystwo General Development Company w Ameryce przystępuje do budowy czterech samolotów olbrzymów, zaopatrzonych w silniki o łącznej mocy 8 000 KM. Rozpiętość skrzydeł tych samolotów wynosić będzie 87 m. a nośność 72 tony. Samoloty te będą mogły zabrać do 200 pasażerów łącznie z obsługą. Konstrukcją i urządzeniem zbliżone one będą do DO X.

Komunikaty M. W. K. T.

Przemysł samochodowy na M. W. K. T. w Poznaniu

W związku z koncesjonowaniem przez Międzynarodowe Biuro Konstruktorów Samochodowych przyszłorocznej a mającej się odbyć w Poznaniu Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki, która będzie dla wystawców najkorzystniejszym pokazem produkcji samochodowej, podajemy kilka szczegółów, dotyczących tej produkcji, opartych na danych statystycznych.

Otóż największy wzrost konsumcji i wytwórczości samochodowej wykazuje poza Ameryką Anglja, gdzie liczba kursujących samochodów w 1928 roku wynosiła już 1 300 000 wozów, gdy w roku 1923 kursowało tam zaledwie 384 000 wozów samochodowych.

Na drugiem miejscu stoją Niemcy, gdzie przyrost kursujących samochodów w roku bieżącym, w porównaniu z rokiem 1926 wzmógł się prawie trzykrotnie, bowiem w 1926 roku liczono w Niemczech 571 000 kursujących samochodów, zaś w roku bieżącym już 1 214 000.

Poza temi krajami świetny rozwój automobilizmu daje się zauważyć we Francji, Belgji, Włoszech, w Polsce i Czechosłowacji.

Zdawaćby się mogło, że konkurencja amerykańskiej produkcji samochodowej wpłynie ujemnie na tę produkcję w krajach europejskich. A jednak tak nie jest. Samochodowa wytwórczość amerykańska jedynie wpłynęła na wzmożenie konsumcji samochodowej, popularyzując ten rodzaj lokomocji bez żadnego uszczerbku dla produkcji europejskiej, która rozwija się nader pomyślnie ze względu na swe doskonałe zastosowanie się do warunków krajowych.

Popyt na samochody w krajach europejskich wzmógł się do tego stopnia, że w ciągu ostatniego roku fabryki europejskie nie mogły nadążyć zamówieniom.

Komunikacja samochodowa staje się coraz bardziej powszechna, i dziś niema chyba na kuli ziemskiej zakątka, niedostępnego dla ekspansji i przemysłu samochodowego. Nawet tam, gdzie stosunki gospodarcze i komunikacyjne nie dają pola do większego zbytu samochodów osobowych, rozpowszechniają się inne wyroby trakcji spalinowej, a mianowicie — autobusy i ciężarówki (szczególnie w Mandżurji, Japonji i Chinach).

Nie należy przeto wątpić o tem, że pokaz przemysłu samochodowego na przyszłorocznej Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu będzie imponujący.

Z życia Pomorskiego Automobilklubu

Kilkakrotnie już mieliśmy sposobność wskazywać na coraz więcej ożywioną działalność Pomorskiego Automobilklubu w Bydgoszczy, który po niespełna roku swego istnienia — w uznaniu jego pracy w dziedzinie rozwoju automobilizmu — afiljowany został w październiku br. przez Automobilklub Polski w Warszawie, reprezentujący, jako Klub Narodowy, polski automobilizm w Międzynarodowym Związku Klubów Automobilowych Uznanych w Paryżu.

Łączność ta Pomorskiego Automobilklubu z Automobilklubem Polski podkreślona została ostatnio przez przyjęcie godności dożywotnich członków honorowych Pomorskiego Automobilklubu przez Prezesa Automobilklubu Polski, p. Karola hr. Raczyńskiego, Wiceprezesa i Prezesa Komisji Sportowej A. P., p. dyr. Janusza Regulskiego i Sekretarza A. P., p. Jana Tomickiego. Uroczyste wręczenie wymienionym artystycznie wykonanych dyplomów honorowych nastąpiło przez delegatów Pomorskiego Automobilklubu z okazji Zjazdu Międzyklubowego w Warszawie w dniu 7 grudnia br.

Jak się dalej dowiadujemy — dowódca okręgu Korpusu nr. VIII w Toruniu, p. gen. bryg. Pasławski, zezwolił też obecnie — na podstawie przedłożonego mu statutu — oficerom w służbie czynnej i w stanie nieczynnym na należenie do Pomorskiego Automobilklubu.

Zezwolenie to nie tylko powiększy bezwątpienia liczbę członków tego Klubu, ale przyczyni się też do tem intensywniejszego rozwoju naszego automobilizmu, który w stosunku do zagranicy znajduje się u nas dopiero w stadjum pierwszego rozwoju.

To też — uznając konieczność jaknajszerszej motoryzacji kraju — miarodajne czynniki u nas popierają chętnie wszelkie dążenia w tym kierunku, czego dowodem również przyjęcie członkostwa honorowego Pomorskiego Automobilklubu przez pp.: Wojewodę poznańskiego hr. Raczyńskiego, Wojewodę pomorskiego Lamota, Inspektora Armji w Toruniu gen. dyw. Norwid-Neugebauera, Dowódcę Okręgu Korpusu nr. VIII w Toruniu gen. bryg. Pasławskiego i Starostę bydgoskiego dr. Beretę.

Przykład ten zachęci niewątpliwie i innych pionierów automobilizmu do łączenia i zrzeszania się we wspólnej pracy na niwie samochodowej dla dobra sportu i pożytku naszego kraju.

Dla orjentacji zainteresowanych podajemy, że wszelkich wyjaśnień i informacyj w sprawie przynależności klubowej, zadań Klubu i prerogatyw członków, udziela sekretarjat Pomorskiego Automobilklubu w Bydgoszczy, ul. Matejki 10, tel. 10-12.

Sprawozdanie z Walnego Zebrania Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja“ w Poznaniu

Roczne Walne Zebranie odbyło się w ubiegły poniedziałek o godz. 20 w Gospodzie Polskiej przy ul. Św. Marcin 40. Z powodu braku quorum zebranie zostało zwołane w drugim terminie, czyli 30 minut później. Po odczytaniu porządku obrad oraz przemówieniu zastępcy kierownika p. Paczkowskiego, przystąpiono do sprawdzenia upoważnionych do głosowania członków, których liczba wynosiła 24. Następnie wybrano prezydjum Walnego Zebrania w osobach: pp. dr. Maika jako przewodniczącego, Czesława Malickiego jako sekretarza, Koszczyńskiego oraz Bielawskiego jako ławników. Po wyborze prezydjum rozdano pozostałe nagrody zwycięzcom trzech ostatnich imprez. Kolejno zdawali sprawozdanie ze swej czynności zastępca kierownika, skarbnik, komandor oraz kronikarz klubu. Ze sprawozdania komandora dowiedzieli się obecni, że ogółem urządzono 17 imprez, w tem 1 wyścig ogólnopolski, dwa na kilometrze lance, dwa wyścigi torowe na boisku Sokoła, jedną gonitwę za lisem, oraz 11 oficjalnych wycieczek. W wyścigu o mistrzostwo Polski bronili barw „Unji“ pp. Czerniak, Turkiewicz i Malicki. Ten ostatni zdobył mistrzostwo Polski w klasie A. O dalszych imprezach nie będziemy się rozpisywali, gdyż obszernie opisywano je na łamach „Samochodu“, oficjalnym organie „Unji“.

Ustępującemu zarządzowi udzielono absolutorjum jednogłośnie. W dyskusji uchwalono podnieść składki do 4 zł. miesięcznie, raz ze względu na koszty połączone z różnymi imprezami, a powtóre dlatego, że oddział motocyklowy „Unji“ zamierza utworzyć własny lokal.

W skład nowego zarządu na rok sprawozdawczy 1930 wchodzą: pp. dr. Maik jako prezes, Paczkowski jako sekretarz, Serdecki jako skarbnik, Turkiewicz jako komandor wyścigowy, Falkiewicz jako komandor turystyczny, oraz Mierkiewicz jako kronikarz.

W wolnych głosach zaproponował przedstawiciel „Samochodu“ urządzenie rajdu gwiaździstego do Poznania z okazji Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki, połączonego z taką imprezą jak „wyścig szosowy“ lub „kilometr z rozbiegu“. W poruszonej sprawie zarząd wyłoni komisję, która zajmie się organizacją wymienionych imprez.

W niedzielę, dnia 15 bm. odbędzie się wycieczka towarzyska. Zbiórka o godz. 10 na placu Stawnym koło Zbrojowni.

Odpowiedzi redakcji

P. O. B. w Poznaniu. — Wybór jednego z dwu wymienionych przez Pana samochodów jest zależny od celu do jakiego tenże ma służyć. Obie marki są bardzo znane i dobre. Pierwsza z nich buduje samochody raczej więcej przeznaczone dla celów sportowo-turystycznych. Jest to maszyna, która dla prowadzącego sprawia dużo przyjemności, jest szybka, nerwowa, czuła na akcelerację, bardzo dobrze leżąca na szosie; jest pozatem dosyć delikatna, chociaż zbudowana z doskonałego materjału, wymaga starannej opieki. Jest poza tem oszczędna w użyciu przy umiejętnej regulacji.

Druga marka jest natomiast „solidniejsza“, wygodniejsza na dalsze drogi. Dużą rolę powinny odegrać w wyborze Pana warunki sprzedaży, gwarancja fabryczna, koszty amortyzacji oraz posiadanie przez przedstawiciela zapasu części zamiennych.

P. Paweł Kosmyna w Gdyni. — Z listu Pańskiego nie możemy zrozumieć, w którem dokładnie miejscu zużywają się trzonki zaworowe. Jeżeli w otworze przeznaczonym na szplint (klinik) u dołu, to powodem tego być mogą zbyt twarde sprężyny, które za gwałtownie zamykają zawór zbijają dolną krawędź otworu. Przyczyną tego może być również zły materjał użyty na zawory.

P. Aleksander Biernacki w Bagdadzie. — Dla uzyskania pozwolenia na prowadzenie motocykla należy zdać egzamin teoretyczny i praktyczny. Z części teoretycznej należy znać dokładnie budowę motocykla, a więc działanie silników 2 i 4 suwowych, ich chłodzenie i oliwienie, zapalanie oraz karburację, skrzynki przekładniowe, sprzęgło oraz defekty tych części. Pozatem trzeba znać przepisy policyjne o ruchu drogowym a wreszcie wykazać się umiejętnością prowadzenia motocykla.

Oliwa o którą Pan zapytuje jest dobra i coraz więcej wchodzi w użycie, jednakże radzimy w tym wypadku stosować się ściśle do wskazówek fabrycznych.

W. X. Jan Wielicki w Mniowie p. Kielce. — Trzykołowe samochody u nas są bardzo mało rozpowszechnione, jednakże zagranicą jest cały szereg firm specjalnie wyrabiających wozy tego typu. Są one bezwzględnie dobre, a dzięki prostej konstrukcji są stosunkowo tanie. Różnią się od zwykłych wozów tylko tylnym mostem, niema więc powodu do obaw, żeby miały się one psuć więcej od zwykłych samochodów, raczej przeciwnie, gdyż nie posiadają one dyferencjału. W użyciu nie są one drogie, gdyż silniki ich są przeważnie o małym litrażu, a więc nie zużywają dużo paliwa. Znaczna oszczędność jest poza tem na gumach, których jest 3 zamiast 4. Z maszyn tych w Polsce jest narazie reprezentowana tylko jedna, a mianowicie „D'Yrsan“ przedstawicielstwo znajduje się we Lwowie, ul. Okolskiego 4, oprócz tej marki reprezentowane są tam trzykołowe samochody marki „Morgan“.

P. K. Woźniak — Hajduki Wielkie. — Wymienione przez Pana tabletki oszczędzające zużycie paliwa nie są u nas wcale rozpowszechnione, dlatego też nie możemy Panu dać o nich swojej opinji. Jednakże według zdania zagranicznych automobilistów, mają one dawać znaczną oszczędność paliwa nie dopuszczając jednocześnie do wytwarzania się w cylindrze, tłoku i zaworach szkodliwego osadu.



Wina i współwina

Jak wiadomo, przy ocenie obowiązku odszkodowawczego za wypadek samochodowy, tak z mocy § 7 ust. samochodowej z dnia 3 maja 1909, jak według przepisów kodeksu cywilnego odgrywa bardzo znaczną rolę kwestja winy osoby poszkodowanej, przyczem w wypadku § 7 ustawy samochodowej, wina poszkodowanego uchyla odpowiedzialność z tego paragrafu jako wypadek nieuchronny, podczas gdy przy odpowiedzialności z kodeksu cywilnego przy stwierdzeniu współwiny poszkodowanego może to według § 253 kc. wpłynąć na stosunkowe obniżenie roszczeń odszkodowawczych, zależnie od tego, „w jakim stopniu jedna lub druga strona szkodę przeważnie spowodowała".

Otóż według dotychczasowej judykatury, idącej śladem orzecznictwa Sądu Rzeszy, przepisy te miały stosunkowo małe znaczenie z tego względu, że przy niesłychanie rygorystycznem stanowisku Sądu Rzeszy wobec automobilizmu i przy niesłychanie daleko posuniętym wymaganiom, stawianym przez Sąd Rzeszy automobilistom pod względem zachowania staranności w ruchu, ciężar odpowiedzialności składano przeważnie właśnie na automobilistę, wymagając od niego przewidywania jaknajdalszych ewentualności. Przypominamy tu cały szereg omawianych przez nas orzeczeń, m. in. orzeczenie, w którem składa się pełną odpowiedzialność na kierowcę samochodu, jeżeli np. jadąc spokojną ulicą widzi grupę bawiących się na chodniku dzieci, a w ferworze zabawy jedno z nich podbiega pod wóz i doznaje uszkodzeń. Sąd Rzeszy uznał, że jestto wypadek, za który kierowca samochodu winien odpowiadać, gdyż w sytuacji tego rodzaju musiał przewidywać możliwość, że któreś z dzieci wybiegnie na jezdnię, powinien był więc jechać tak, że mógłby opanować wóz nawet w takim wypadku.

Już w swoim czasie zaznaczyliśmy, że stanowisko tego rodzaju świadczy o pewnej nieznajomości praktycznych warunków komunikacji, i stanowi niczem nie umotywowane zaostrzenie odpowiedzialności, a raczej praktyczne uchylenie dobrodziejstwa odnośnego przepisu § 7 ustawy samochodowej. Wyraziliśmy wówczas nadzieję, że orzecznictwo polskie nie pójdzie za tym wzorem i zajmie stanowisko bardziej życiowe.

W ostatnich miesiącach zapadło szereg orzeczeń Sądu Najwyższego — częściowo jeszcze nieopublikowanych, cytujemy więc wedle pism fachowych — które całkowicie usprawiedliwiają nasze nadzieje. Sąd Najwyższy wykazał bez porównania więcej zrozumienia dla życia praktycznego, niż areopag lipski. Już w wypadku, bardzo zbliżonym do opisanego powyżej, a mianowicie w wypadku, gdy 8-letnie dziecko przebiegło przez jezdnię, nie zważając na zbliżające się auto, Sąd Najwyższy uznał to za winę samego poszkodowanego, t. zn. za wypadek, który przy zastosowaniu odpowiedzialności z § 7 ust. samochodowej uchylałby odpowiedzialność kierowcy samochodu. Również uznał Sąd Najwyższy za winę samego poszkodowanego, jeżeli przechodzień przekracza jezdnię, nie oglądając się poza siebie — wypadek niesłychanie częsty i niesłychanie sporny dotychczas. Obowiązek oddawania sygnałów oczywiście pozostał nienaruszony. W innym wypadku uznano za winę wyłącznie poszkodowanego, gdy woźnica zaprzęgu konnego jedzie w sposób niezgodny z przepisami ruchu, a wskutek tego nastąpiło zderzenie z samochodem. Wina poszkodowanego zachodzi również, jeżeli np. woźnica w celu dokonania pewnej czynności zszedł z wozu, nie oddalając się zresztą od niego, a konie, przestraszone szumem silnika, spłoszą się i spowodują szkodę.

Wszystkie te wypadki uzasadniają zupełne zwolnienie od odpowiedzialności w miarę okoliczności, w każdym razie wpływają na podział odpowiedzialności wedle § 253 k. c. Jestto w tych rozmiarach pewnego rodzaju nowość, do której niejednokrotnie jeszcze będziemy powracali w miarę publikowania odnośnych orzeczeń, gdyż według dotychczasowego orzecznictwa niemieckiego „przewagą" winy obciążano dotychczas zawsze automobilistę i to w sposób tak wydatny, że obdarzano go całą winą.

Mimo wszystko jednak Sąd Najwyższy bardzo szeroko uwzględnia nie tyle interesy innych osób używających drogi, ile ich słabość i nieudolność. I tak S. N. zaprzecza stwierdzeniu winy poszkodowanego, jeżeli woźnica np. jedzie końmi młodemi i płoszącemi się przed samochodem, i usiłuje je zatrzymać przy pomocy lejc, zamiast zejść z wozu i przytrzymać je za uzdę. Również zaprzecza Sąd Najwyższy winie poszkodowanego, jeżeli piechur przy przekraczaniu jezdni bardzo ruchliwej ulicy „nie zachowa pełnej przytomności umysłu". Sąd Najwyższy więc jeszcze bardzo szeroko uwzględnia ludzką nieudolność, nieoględność, choć już ani w części nie tak, jak to czynił Sąd Rzeszy.

Bardzo ciekawe, że np. spłoszenie koni, spowodowane sygnałem samochodowym oddanym przez znajdujący się tuż obok koni samochód, Sąd Najwyższy uważa za wynik właściwości samochodu, które powodują odpowiedzialność za ewentualną szkodę, jak również płoszenie się koni z powodu warkotu motoru. Należałoby przypuszczać, że jeżeli od samochodu, jadącego po drodze publicznej domagamy się wszelkiego rodzaju urządzeń, zabezpieczających otoczenie przed różnego rodzaju niebezpieczeństwami, to moglibyśmy także od kierowców pojazdów konnych domagać się pewnego rodzaju „urządzeń ochronnych", i uznawać za nienadające się do „ruchu na drogach publicznych" pojazdy konne, przy których konie nie są dość spokojne, by nie stanowić niebezpieczeństwa dla otoczenia. Mimo wszystko jednak na tę nieuprzedzoną końskiemi tradycjami „czystą sprawiedliwość" polegającą na równomiernem traktowaniu wszystkich jednostek, używających drogi publiczne, będziemy musieli czekać pewnie jeszcze dość długo, być może nawet aż do chwili zupełnego zlikwidowania silnika owsianego w ruchu miejskim.

Całkowicie zgodnie z orzecznictwem niemieckiem Sąd Najwyższy uważa również, iż przy spowodowaniu wypadku zbyt szybką jazdą nie można bronić się tem, że tempo jazdy nie przekraczało policyjnie dozwolonej szybkości. Sąd Najwyższy staje na stanowisku, że maksymalna szybkość musi być dostosowana zawsze i wszędzie do warunków i otoczenia, a policyjne maksimum oznacza tylko tempo, którego nie wolno przekraczać w danych warunkach nawet wówczas, gdy otoczenie pozwalałoby zasadniczo na setkę. Jestto stanowisko zgodne, jak już zaznaczyliśmy, z dotychczasową judykaturą niemiecką.

Naogół więc w porównaniu z tem co było, automobilizm może być z orzecznictwa Sądu Najwyższego całkowicie zadowolony. Jestto więcej, niż można było się spodziewać.

Podstępne krzyżówki

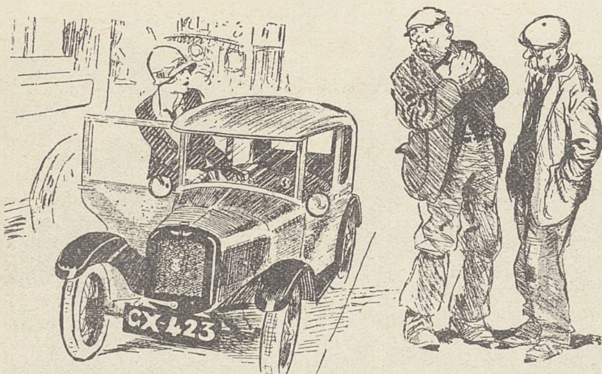
Miasto nasze obfituje w niebezpieczne punkty dla ruchu samochodowego. Jest ich dużo przedewszystkiem w śródmieściu, aby tylko wymienić punkt przed Bazarem, skrzyżowanie ulic Fr. Ratajczaka i św. Marcina, plac Gwarny itd. Doświadczenie jednak uczy, że na tych oczywiście niebezpiecznych miejscach stosunkowo najmniej zdarza się wypadków samochodowych. Rzecz to zrozumiała, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że sama już świadomość niebezpieczeństwa nakazuje kierowcy samochodu, aby napiął uwagę do ostatecznych granic. Znacznie niebezpieczniejsze natomiast w praktyce są punkty, w których szerokie ulice o niewielkim stosunkowo ruchu krzyżują się z pierwszorzędnemi arterjami komunikacyjnemi. Jednym z takich punktów jest skrzyżowanie Wałów Batorego z ulicą Fredry, przy Teatrze Wielkim, w którem to miejscu w ciągu ostatniego tylko tygodnia piszący te słowa obserwował aż trzy zderzenia. W ubiegły czwartek, dnia 5. b. m. zderzył się motocyklista z Fordem, przyczem szkody były stosunkowo niewielkie; w sobotę, dnia 7. b. m. nad wieczorem sanitarka wojskowa wjechała na autobus miejski, również bez wielkich szkód; w poniedziałek, dnia 9. b. m. nastąpił cięższy karambol między Fiatem 503 a inną jakąś limuzyną, przyczem cały narożnik pokrył się warstwą potłuczonego szkła.

Wszystkie te wypadki miały miejsce w porze wieczornej, pomiędzy godziną 18-tą a 19-tą, i wszystkie były spowodowane tem, że wozy jadące Wałami Batorego od Zamku nie zwracały uwagi na prawo pierwszeństwa pojazdów nadjeżdżających ulicą Fredry od strony ulicy Gwarnej. Trzeba jednak przyznać, że w danych warunkach, przy mokrym asfalcie, nie było to rzeczą łatwą z jednej strony z tego powodu, że na szerokich i spokojnych Wałach Batorego zbyt silną jest dla automobilisty pokusa, aby przycisnąć trochę akcelerator, a powtóre dlatego, że płot betonowy ogrodu zamkowego, dochodzący aż do samego narożnika, zasłania ku prawej widok na ulicę Fredry. W interesie komunikacji uważalibyśmy za wskazane, aby narożnik tego płotu nieco ściąć i otworzyć lepszy widok na ulicę Fredry.

Uważamy jednak, że wypadki te, spowodowane są przedewszystkiem wadliwem jak na nasze stosunki miejskie uregulowaniem prawa pierwszeństwa. Na ulicach Poznania obowiązuje ta reguła: nadjeżdżający z prawej strony ma prawo pierwszeństwa przejazdu. Zasada ta w ruchu miejskim jest prawdziwym nonsensem. Jest rzeczą oczywistą, że pierwszorzędne arterje ruchu powinny mieć zupełnie swobodną drogę, podczas gdy troskę o przejazd należałoby zostawić wozom, wyjeżdżającym z ulic drugorzędnych. Z drugiej jednak strony trzeba przyznać, że podział ulic na kategorje pierwszej i drugiej klasy nastręcza niejednokrotnie duże trudności, i dla obcych bywa uciążliwe. Z tego względu uważamy za niezwykle szczęśliwą regulację np. Warszawy, która artykułem 51 swego rozporządzenia o ruchu licznym, jako ulice I kategorji oznaczyła te ulice, którmi jeżdżą tramwaje. W naszych warunkach oznaczenie takie zbiegłoby się mniejwięcej z potrzebami ruchu ulicznego i usunęłoby bardzo wiele możliwości wypadków. Rzecz tę uważamy za bardzo pilną i konieczną.

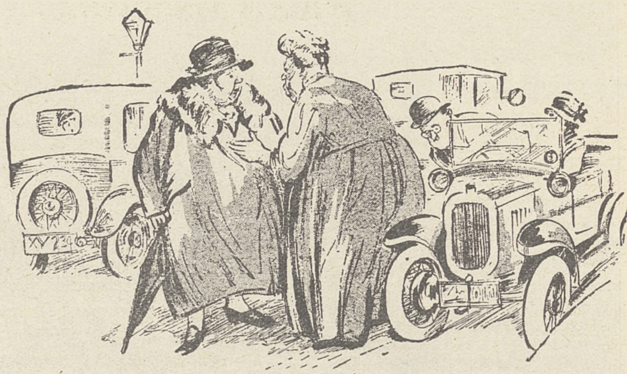
HUMOR

Roztargniona



— Jak śmiecie zapalać zapałki w pobliżu mego wozu? Czy nie wiecie, że benzyna jest łatwopalna?...

Dysputa teściowych



— ... o tem mogę cię zapewnić, że tak łatwo znowu nie pozwolę się usunąć!...

Za mało swobody ruchu...



Co za idjotyzm ustawiać na każdym narożniku stragany z owocami i warzywem!

Obawia się cofnąć

Na skrzyżowaniu zderzają się dwie ciężarówki, a żadna z nich nie może ruszyć z miejsca.

Szofer do kolegi:

— Mógłbyś lepiej uważać, mało co, a byłaby katastrofa, jakich mało. Cofnij się przynajmniej...

Szofer drugiego wozu:

— Co! Cofnąć się? Nie mogę, bo tam również się zderzyłem!

Icek Rubin: — Słuchaj Samuelku, dlaczego ty nie kupujesz siebie jeden samochód?

Samuel Topaz: — Dlaczego ja siebie nie kupuje samochód? Ty jesteś niemądry Icek, ja czekam tylko żeby jaki mój wróg założył sobie przedstawicielstwa.

* * *

— Od jak dawna ma pan ten samochód?...

— Kobiety i samochody nigdy się nie pyta o wiek...

Rozmaitości ze świata

W ostatnich dniach odbył się w Londynie zjazd wszystkich motocyklistów, którzy jeszcze przed rokiem 1904 uprawiali tego rodzaju sport. Na rycinie górnej widzimy nestorów sportu motocyklowego odpowiednio ucharakteryzowanych.

W najruchliwszych punktach stolicy Anglji ustawiono niedawno strażnice alarmowe, dostępne każdego czasu dla publiczności. W strażnicach tych znajduje się telefon, zapomocą którego każdej chwili zawezwać można najbliższy posterunek policyjny. Na dachu strażnicy znajduje się napis „Police", który wieczorem oświetlony widoczny jest zdaleka.

W niektórych miastach Niemiec ustawiono na zakrętach ulic wzdłuż chodników poręcze, celem przyzwyczajenia przechodniów do prawidłowego przechodzenia jezdni na najruchliwszych skrzyżowaniach.





Numer pojedynczy 30 groszy Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1.20 zł. kwartalnie 3.50. przez pocztę miesięcznie 1.25 zł. kwartalnie 3.63 zł Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pól strony 235,— zł. ćwierć strony 118,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne podług osobnej umowy P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor: Alfred Chrzanowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.